Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts

A. Problem und Ziel

Mit dem Verordnungsentwurf soll die Ladesäulenverordnung (LSV) an die Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (Alternative Fuels Infrastructure Regulation; im Folgenden: AFIR) angepasst werden. Im Rahmen des „Green Deal“ ist die AFIR eine der Maßnahmen, um das Ziel der EU zu erreichen, ihre Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken und bis 2050 klimaneutral zu werden („Fit for 55“).

Die AFIR wurde am 22. September 2023 als Verordnung (EU) 2023/1804 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie gilt seit dem 13. April 2024 unmittelbar in allen EU-Mitgliedstaaten. Wegen des Anwendungsvorrangs des EU-Rechts ist die LSV mit Inkrafttreten der AFIR in den sie betreffenden Bereichen automatisch unanwendbar.

Vorgenanntes gilt ebenso für die in der Preisangabenverordnung (PAngV) enthaltenen Pflichten zu Preisangaben für die Abgabe von Ladestrom. Entsprechend wird auch die PAngV im Sinne einer Begleitregelung zur AFIR geändert.

B. Lösung

Die AFIR legt nach Artikel 5 Absatz 1 (punktuelles Aufladen), Absatz 2 (automatische Authentifizierung), Absatz 7 (digitale Vernetzung), Absatz 8 (intelligentes Laden) und Absatz 10 (fest installiertes Ladekabel) sowie nach Artikel 21 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang II (Stecker und Kupplungen) abschließende technische Anforderungen an öffentlich zugängliche Ladesäulen fest. Darüber hinaus enthält die AFIR in Artikel 2 verschiedene Definitionen (u.a. Normal- und Schnellladepunkt, Betreiber, öffentliche Zugänglichkeit, batteriebetriebenes Elektrofahrzeug). Die entsprechenden Regelungen in den §§ 2, 3 und 4 LSV sind mit Inkrafttreten der AFIR nicht mehr anwendbar und werden daher aufgehoben bzw. es wird auf die entsprechende Definition in der AFIR verwiesen. Gleichzeitig stellt der Verordnungsentwurf sicher, dass die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Einhaltung der technischen Anforderungen der AFIR an öffentlich zugängliche Ladepunkte überwachen und bei Verstößen Sanktionen verhängen kann.

In Artikel 5 Absatz 3 (angemessene, einfache und eindeutig vergleichbare, transparente und nichtdiskriminierende Preise), Absatz 4 (Preisangabenpflicht für Ladesäulenbetreiber für Ad-hoc-Preise) und Absatz 5 (Preisangabenpflicht für Mobilitätsdienstleister für vertragliches Laden) beinhaltet die AFIR Vorgaben für Angabe von Preisen bzw. den angewendeten Preisbestandteilen für das Laden an öffentlich zugänglichen Ladepunkten sowohl für das punktuelle als auch das vertragliche Laden von Elektromobilen. Alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte mit einer Leistung bis zu 50 Kilowatt unterliegen ab dem 13. April 2024 - unabhängig von Zeitpunkt ihrer Errichtung - unmittelbar den Vorgaben zur Preisangabe für punktuelles Aufladen am Ladepunkt gemäß Artikel 5 Absatz 4 AFIR. Auf Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt und mehr findet Artikel 5 Absatz 4 AFIR Anwendung,

wenn diese ab dem 13. April 2024 errichtet werden. Dieser Anwendungsbereich ist bei der Änderung der PAngV zugrunde zu legen.

In Deutschland galt bereits vor dem Inkrafttreten der AFIR die Vorgabe, dass für das Laden von Elektrizität an öffentlich zugänglichen Ladepunkten als Einheit für den Arbeitspreis der Elektrizität die Kilowattstunde zu verwenden ist. Für die Beibehaltung dieser Möglichkeit hat sich Deutschland in den Verhandlungen der AFIR eingesetzt. Die in Erwägungsgrund 33 der AFIR enthaltene Möglichkeit wird jetzt auch in der Änderung der PAngV eindeutig fortgeschrieben. Es erfolgt eine Festlegung des anwendbaren Preises je Einheit des von einem Ladepunkt in Rechnung gestellten Stroms gemäß der Richtlinie 98/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 1998 über den Schutz der Verbraucher bei der Angabe der Preise der ihnen angebotenen Erzeugnisse auf 1 Kilowattstunde.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Neuregelungen entstehen für die Bundesnetzagentur jährliche Sachkosten in Höhe von insgesamt rund 20 000 Euro. Hinzu tritt ein einmaliger Aufwand in Höhe von insgesamt rund 80 000 Euro für Sachkosten.

Der Mehrbedarf an Sachmitteln soll im Einzelplan 09 – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz – des jeweils geltenden Bundeshaushaltsplans ausgeglichen werden.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger ergibt sich durch die gesetzlichen Änderungen keine Änderung des Erfüllungsaufwands.

E.2 Erfüllungsaufwand für Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Einsparung beim jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 51 000 Euro.

Davon entfallen 51 000 Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand für Verwaltung

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 20 000 Euro. Davon entfallen 20 000 Euro an jährlichem Erfüllungsaufwand auf den Bund. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 80 000 Euro. Davon entfallen 80 000 Euro an einmaligem Erfüllungsaufwand auf den Bund.

F. Weitere Kosten

Keine.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts

Vom ...

Es verordnen auf Grund

- des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2, jeweils auch in Verbindung mit Satz 3, sowie Satz 1 Nummer 3 und 4 des Energiewirtschaftsgesetzes, der zuletzt durch … [Artikel 2 Nummer 9 des Entwurfes eines Gesetzes zur Umsetzung der EU-Erneuerbaren-Richtlinie in den Bereichen Windenergie auf See und Stromnetze und zur Änderung des Bundesbedarfsplangesetzes, BT-Drs. 20/11226] geändert worden ist, das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz,

- des § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 11 Buchstabe a und b des Bundesimmissionsschutzgesetzes, der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe hh des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I S. 4458) geändert worden ist, die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise und

- des § 1 Satz 1 des Preisangabengesetzes vom 3. Dezember 1984 (BGBl. I S. 1429), der zuletzt durch Artikel 296 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176),das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz:

Artikel 1

Verordnung über die Sicherstellung der technischen Mindestanforderungen an öffentlich zugängliche Ladepunkte für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Ladesäulenverordnung - LSV)

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt die Sicherstellung der technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge der Klassen N und M im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe a und b der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1; L 210 vom 11.8.2022, S. 19), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/2236 (ABl. L 296 vom 16.11.2022, S. 1) geändert worden ist. Sie dient auch der Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung sowie der Rechtsakte der Europäischen Union, die zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1804 ergangen sind.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung ist

1. „Ladepunkt“ ein solcher gemäß Artikel 2 Nummer 48 der Verordnung (EU) 2023/1804;
2. „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“ ein Ladepunkt, der sich an einem Standort oder in Räumlichkeiten befindet, die der Allgemeinheit zugänglich sind, unabhängig davon, ob sich der Ladepunkt auf öffentlichem oder privatem Grund befindet, ob der Zugang zu dem Standort oder den Räumlichkeiten Beschränkungen oder Bedingungen unterliegt und ungeachtet der für die Nutzung des Ladepunkts geltenden Bedingungen;
3. „Betreiber“ ein solcher gemäß Artikel 2 Nummer 39 der Verordnung (EU) 2023/1804;
4. „Regulierungsbehörde“ die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen.

§ 3

Technische Anforderungen

Jeder Ladepunkt muss die geltenden technischen Anforderungen, insbesondere die Anforderungen an die technische Sicherheit von Energieanlagen nach § 49 Absatz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes, erfüllen. § 49 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes ist entsprechend anzuwenden.

§ 4

Anzeige- und Nachweispflichten

(1) Jeder Betreiber hat der Regulierungsbehörde die Inbetriebnahme und die Außerbetriebnahme eines Ladepunktes sowie den Betreiberwechsel elektronisch anzuzeigen. Bei einem Betreiberwechsel haben Anzeigen nach Satz 1 durch den bisherigen und den neuen Betreiber zu erfolgen. Die Regulierungsbehörde kann Vorgaben zu Art und Weise sowie zum Umfang der Anzeige machen. Die Anzeige hat zu erfolgen:

1. spätestens zwei Wochen nach der Inbetriebnahme eines Ladepunktes,
2. unverzüglich nach der Außerbetriebnahme eines Ladepunktes,
3. unverzüglich nach einem Betreiberwechsel.

(2) Jeder Betreiber hat auf Anforderung der Regulierungsbehörde durch Übermittlung geeigneter Unterlagen die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 nach erfolgter Inbetriebnahme nachzuweisen.

(3) Absatz 1 ist entsprechend anzuwenden, wenn ein bestehender Ladepunkt öffentlich zugänglich wird.

§ 5

Kompetenzen der Regulierungsbehörde

(1) Die Regulierungsbehörde kann die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 und der Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 1, 2, 7, 8 und 10 und Anhang II der

Verordnung (EU) 2023/1804 regelmäßig überprüfen und geeignete Nachweise verlangen.

(2) Die Regulierungsbehörde kann verlangen, dass ein Ladepunkt nachgerüstet wird, um eine technische Anforderung nach § 3 oder eine Anforderung nach Artikel 5 Absatz 1, 2, 7, 8 oder 10 oder Anhang II der Verordnung (EU) 2023/1804 zu erfüllen.

(3) Die Regulierungsbehörde kann den Betrieb eines Ladepunkts untersagen, wenn eine technische Anforderung nach § 3 oder eine Anforderung nach Artikel 5 Absatz 1, 2, 7, 8 oder 10 oder Anhang II der Verordnung (EU) 2023/1804 nicht eingehalten oder nicht nach § 4 Absatz 2 nachgewiesen wird oder der Anzeigepflicht nach § 4 Absatz 1 nicht nachgekommen worden ist.

Artikel 2

Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen

Die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 200) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 werden die Wörter „oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug der Klassen M 1 und N 1 im Sinne des § 2 Nummer 1 der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Mai 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 133) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung“ durch die Wörter „im Sinne des § 2 Nummer 2 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 34 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist, oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug der Klassen M 1 und N 1 im Sinne des § 2 Nummer 3 des Elektromobilitätsgesetzes“ ersetzt.

   b) In Absatz 3 werden die Wörter „vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 34 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist“ gestrichen.

2. In § 5 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „§ 2 Nummer 8 der Ladesäulenverordnung“ durch die Wörter „Artikel 2 Nummer 39 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

3. § 6 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) In Satz 1 werden die Wörter „§ 2 Nummer 5 der Ladesäulenverordnung“ durch die Wörter „§ 2 Nummer 2 der Ladesäulenverordnung vom … [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieser Verordnung] in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „§ 2 Nummer 5 der Ladesäulenverordnung“ durch die Wörter „§ 2 Nummer 2 der Ladesäulenverordnung“ ersetzt.

b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „§ 5 Absatz 1 der Ladesäulenverordnung“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 1 der Ladesäulenverordnung“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Preisangabenverordnung

Die Preisangabenverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 2021 (BGBl. I S. 4921) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 1 wird hinter dem Wort „Wasser“ das Semikolon gestrichen und die Wörter „oder die Abgabe von Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes;“ ergänzt.

   b) In der Nummer 9 wird der abschließende Punkt gelöscht und durch ein Semikolon ersetzt.

   c) Es werden die Nummern 10 bis 13 ergänzt:

      „10. „Ladepunkt“ ein solcher gemäß Artikel 2 Nummer 48 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung;

      11. „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“ ein Ladepunkt, der sich an einem Standort oder in Räumlichkeiten befindet, die der Allgemeinheit zugänglich sind, unabhängig davon, ob sich der Ladepunkt auf öffentlichem oder privatem Grund befindet, ob der Zugang zu dem Standort oder den Räumlichkeiten Beschränkungen oder Bedingungen unterliegt und ungeachtet der für die Nutzung des Ladepunkts geltenden Bedingungen;

      12. „punktuelles Aufladen“ ein Vorgang gemäß Artikel 2 Nummer 47 der Verordnung (EU) 2023/1804 in der jeweils geltenden Fassung;

   d) 13. „Betreiber eines Ladepunktes“ ein solcher gemäß Artikel 2 Nummer 39 der Verordnung (EU) 2023/1804 in der jeweils geltenden Fassung;“

2. § 14 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 werden hinter dem Wort „leitungsgebunden“ die Wörter „oder unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes“ eingefügt.

   b) Die Absätze 2, 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

      „(2) Wer in den Fällen der leitungsgebundenen Angebote des Absatzes 1 zusätzliche leistungsabhängige oder nicht verbrauchsabhängige Preise fordert, hat diese vollständig in unmittelbarer Nähe der Angabe des Arbeits- oder Mengenpreises anzugeben.

(3) Wer als Betreiber eines öffentlich zugänglichen Ladepunkts mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt oder mehr, der vor dem 13. April 2024 errichtet wurde, Verbrauchern das punktuelle Aufladen gegen Entgelt anbietet, hat am Ladepunkt vor Beginn des Ladevorgangs für die gelieferte Elektrizität den Arbeitspreis und im Falle der Erhebung einer Nutzungsgebühr zur Verhinderung einer langen Belegung des Ladepunktes den Preis pro Minute anzugeben.

(4) Wer als Unternehmer leitungsgebunden Elektrizität, Gas, Fernwärme oder Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes abgibt, hat als Mengeneinheit für die Angabe des Arbeitspreises 1 Kilowattstunde oder bei der Abgabe von leitungsgebundenem Wasser für die Angabe des Mengenpreises 1 Kubikmeter zu verwenden."

3. In § 20 Nummer 1 werden hinter der Angabe „§ 14" die Wörter „Absatz 1, 2 oder 3" gestrichen.

Artikel 4

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am ... (einsetzen: erster Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals) in Kraft. Gleichzeitig tritt die Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. Juni 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 156) geändert worden ist, außer Kraft.

(2) Die Änderung von § 14 Absatz 3 Preisangabenverordnung in Artikel 3 tritt am … (einsetzen: erster Tag des zweiten auf die Verkündung folgenden Quartals) in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Mit der Vierten Novelle wird die Ladesäulenverordnung (LSV) an die Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (Alternative Fuels Infrastructure Regulation; im Folgenden: AFIR) angepasst. Im Rahmen des „Green Deal“ ist die AFIR eine der Maßnahmen, um das Ziel der EU zu erreichen, ihre Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken und bis 2050 klimaneutral zu werden („Fit for 55“).

Die AFIR soll den Aufbau von Ladeinfrastruktur in der gesamten EU beschleunigen und vereinheitlichen. Hierfür schreibt die AFIR u.a. den Aufbau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie Tankstellen für alternative Kraftstoffe in europäischen Städten und entlang der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) vor.

Preistransparenz ist von entscheidender Bedeutung, um reibungsloses und einfaches Laden zu gewährleisten. Die Nutzer von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen sollen vor Beginn des Ladevorgangs genaue Preisinformationen erhalten. Entsprechend umfasst die Verordnung (EU) 2023/1804 Vorgaben zu Preisangaben an öffentlich zugänglichen Ladepunkten für das punktuelle und das vertragliche Laden von Elektromobilen.

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit dem Gesetzentwurf sollen die LSV und die PAngV an die Vorgaben der AFIR angepasst werden. Die AFIR ersetzt die bisherige Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) aus dem Jahr 2014, die in Deutschland unter anderem in der Ladesäulenverordnung (LSV) auf Basis von § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) umgesetzt wurde. Die AFIR wurde am 22. September 2023 als Verordnung 2023/1804 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie gilt seit dem 13. April 2024 unmittelbar in allen EU-Mitgliedstaaten. Wegen des Anwendungsvorrangs des EU-Rechts sind die LSV und die PAngV mit Inkrafttreten der AFIR in den sie betreffenden Bereichen automatisch unanwendbar.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die AFIR legt nach Artikel 5 Absatz 1 (punktuelles Aufladen), Absatz 2 (automatische Authentifizierung), Absatz 7 (digitale Vernetzung), Absatz 8 (intelligentes Laden) und Absatz 10 (fest installiertes Ladekabel) sowie nach Artikel 21 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang II (Stecker und Kupplungen) technische Anforderungen an öffentlich zugängliche Ladesäulen fest. Darüber hinaus enthält die AFIR in Artikel 2 verschiedene Definitionen (u.a. Normal- und Schnellladepunkt, Betreiber, öffentliche Zugänglichkeit, batteriebetriebenes Elektrofahrzeug). Die entsprechenden Regelungen in den §§ 2, 3 und 4 LSV sind mit Inkrafttreten der AFIR nicht mehr anwendbar und werden daher aufgehoben bzw. es wird auf die entsprechende Definition in der AFIR verwiesen. Gleichzeitig stellt der Gesetzentwurf sicher, dass die BNetzA die Einhaltung der technischen Anforderungen der AFIR an öffentlich zugängliche Ladepunkte überwachen und bei Verstößen Sanktionen verhängen kann.

Aufgrund der Änderung der LSV und der bisher dort vorgenommenen Definitionen werden in der PAngV für die Anpassungen an die Vorgaben der AFIR eine Reihe von Begriffs-

bestimmungen notwendig, für die zumeist auf Definitionen in Artikel 2 der AFIR verwiesen wird.

Alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte mit einer Leistung bis zu 50 Kilowatt unterliegen ab dem 13. April 2024 unmittelbar den Vorgaben zu Preisangaben für punktuelles Aufladen am Ladepunkt gemäß Artikel 5 Absatz 4 AFIR. Auf Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt und mehr findet Artikel 5 Absatz 4 AFIR Anwendung, wenn diese ab dem 13. April 2024 errichtet werden. Dieser Anwendungsbereich wird bei der Änderung der PAngV berücksichtigt. Die Regelungen zu Preisangaben im Bereich des vertraglichen Ladens beinhaltet Artikel 5 Absatz 5 AFIR.

Bei der Änderung der PAngV macht Deutschland von der in Erwägungsgrund 33 der AFIR vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch, gemäß der Richtlinie 98/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 1998 über den Schutz der Verbraucher bei der Angabe der Preise der ihnen angebotenen Erzeugnisse für das Laden von Elektrizität an öffentlich zugänglichen Ladepunkten als Einheit für den Arbeitspreis die Kilowattstunde festzulegen.

III. Alternativen

Keine.

IV. Regelungskompetenz

Die vorgesehenen Regelungen stützen sich auf die Verordnungsermächtigung des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2, jeweils auch in Verbindung mit Satz 3 sowie Satz 1 Nummer 3 und 4 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG). Danach wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz ermächtigt, zur Gewährleistung der Interoperabilität von Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Anforderungen an die technische Sicherheit dieser Anlagen, ihre Errichtung und ihren Betrieb sowie das Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung dieser Anforderungen festzulegen, eine Pflicht zur Erfassung und Übermittlung von Daten über öffentlich zugängliche Ladepunkte und Anforderungen an die Ausgestaltung der Datenerfassung und -übermittlung festzulegen sowie das Verfahren zur Sicherstellung der Anforderungen oder zur Sicherstellung der in unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Anforderungen an Ladepunkte für elektrisch betriebene Fahrzeuge und deren Betreiber zu regeln.

Die Kompetenz zur Änderung der PAngV findet sich in § 1 des Preisangabengesetzes. Danach wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz ermächtigt zum Zwecke der Unterrichtung und des Schutzes der Verbraucher und zur Förderung des Wettbewerbs sowie zur Durchführung von diesen Zwecken dienenden Rechtsakten der Organe der Europäischen Gemeinschaften durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, dass und auf welche Art und Weise beim Anbieten von Waren oder Leistungen gegenüber Verbrauchern Preise und die Verkaufs- oder Leistungseinheiten sowie Gütebezeichnungen, auf die sich die Preise beziehen, anzugeben sind.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Entwurf dient der Anpassung des nationalen Rechts an die Vorgaben der AFIR und ist im Übrigen mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland geschlossen hat, vereinbar.

VI. Regelungsfolgen

Die vorliegende Änderungsverordnung legt fest, dass die BNetzA die Einhaltung der Anforderungen der AFIR an öffentlich zugängliche Ladesäulen für elektrisch betriebene Fahrzeuge überwachen und bei Verstößen Sanktionen verhängen und diverse statische Daten für das Ladesäulenregister erheben darf. Zudem werden die Vorgaben für die Preisangaben für die Abgabe von Elektrizität an öffentlich zugänglichen Ladepunkten an Nutzerinnen und Nutzer von Elektromobilen an die Vorgaben der AFIR angepasst.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass Betreiber von Ladepunkten nur noch auf Anforderung der Regulierungsbehörde durch Beifügung geeigneter Unterlagen die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 bei der Inbetriebnahme oder während des Betriebs von Ladepunkten nachzuweisen haben. Bislang mussten Betreiber von Schnellladepunkten diesen Nachweis in jedem Fall erbringen. Im Übrigen werden die bestehenden Verfahrensgrundsätze und -regeln genutzt. Dadurch entsteht kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand.

Für einen großen Teil der Ladeinfrastruktur enthält die AFIR umfassende Regelungen für die Pflicht der Preisangabe. Auf nicht in den Anwendungsbereich fallende Ladepunkte werden die AFIR-Vorgaben zur Herstellung gleicher Wettbewerbsverhältnisse und einer transparenten Verbraucherinformation übertragen. Die nationalen Vorgaben zu Preisangaben für Ladestrom reduzieren sich aufgrund der EU-rechtlichen Vorhaben entsprechend.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Entwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzgesetz verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um 65 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu senken.

Der Verkehr trägt aktuell rund 20 Prozent zu den Treibhausgasemissionen in Deutschland bei. Davon entfallen rund 60 Prozent auf Pkws. Elektroautos können negative Umweltfolgen des Autoverkehrs vermindern – insbesondere den Kohlendioxid-Ausstoß. Für die Erreichung der genannten Ziele ist die zumindest teilweise Elektrifizierung insbesondere des Straßenverkehrs unerlässlich. Zwingende Voraussetzung hierfür ist insbesondere der Aufbau einer flächendeckenden, leistungsfähigen und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Hier liegt ein großes Potenzial für den Klimaschutz, selbst wenn Elektroautos den heutigen Strommix „tanken“. Je größer der dabei verwendete Ökostromanteil ist, umso größer der Vorteil für den Klimaschutz. Der Anteil erneuerbarer Energien am Strommix liegt derzeit bei rund 55 Prozent und wächst weiter.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Neuregelungen entstehen für die Bundesnetzagentur jährliche Sachkosten in Höhe von insgesamt rund 20 000 Euro. Hinzu tritt ein einmaliger Aufwand in Höhe von insgesamt rund 80 000 Euro für Sachkosten.

Der Mehrbedarf an Sachmitteln soll im Einzelplan 09 – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz – des jeweils geltenden Bundeshaushaltsplans ausgeglichen werden.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger nach Vorgaben

Für die Bürgerinnen und Bürger ergibt sich durch die gesetzlichen Änderungen keine Änderung des Erfüllungsaufwands.

4.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben

Das Konzept zur Erhöhung der Transparenz über den Umstellungsaufwand für die Wirtschaft sowie zu dessen wirksamer und verhältnismäßiger Begrenzung wurde zur Bestimmung der Erfüllungsaufwandskategorien angewandt.

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe 4.2.1 (Informationspflicht): Übermittlung von weiteren statischen Daten an die BNetzA; § 4 Absatz 1 Satz 1

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
30.000	-1	59,50	0	-30	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-30	

Die Übermittlung der statischen Daten erfolgt entweder anhand eines PDF-Formulars oder über eine Online-Plattform und muss bei der Inbetriebnahme, einem Wechsel des Betreibers oder bei der Außerbetriebnahme einer Ladesäule erfolgen. Zwar erhöht sich der Umfang an zu übermittelnden statischen Daten, allerdings wird durch technische Neuerungen das Meldeverfahren vereinfacht. Deshalb ist davon auszugehen, dass die gesetzlichen Änderungen insgesamt zu einer Reduktion des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft führen.

Die Fallzahl für diese Vorgabe bezieht sich primär auf die Anzahl der Normal- und Schnellladepunkte, die jährlich in Betrieb genommen werden. Von Januar 2021 bis zum 1. Januar 2024 wurden laut einer Veröffentlichung der BNetzA rund 25 000 Normal- und Schnellladepunkte pro Jahr in Betrieb genommen.[1] Bei ca. einem Achtel der Ladesäulen findet zudem jährlich ein Betreiberwechsel statt. Zusätzlich muss eine Meldung an die BNetzA erfolgen, wenn eine Ladesäule außer Betrieb genommen wird. Somit lässt sich von einer jährlichen Fallzahl von ca. 30 000 Meldungen ausgehen, die jährlich an die BNetzA erfolgen.

Laut Angaben der BNetzA verringert sich aufgrund von technischen Neuerungen der Zeitaufwand für die Meldungen um eine Minute.

Als Lohnsatz wird für diese Vorgabe der durchschnittliche Lohnsatz über alle Unternehmen für den Wirtschaftsbereich D der Energieversorgung von 59,50 Euro pro Stunde angesetzt.

Somit ergibt sich aus dieser Vorgabe für die Wirtschaft eine Reduktion des Erfüllungsaufwands um ca. 30 000 Euro. (30 000 *(-1)) / 60 * 59,50 Euro = - 29 750 Euro

Vorgabe 4.2.2 (Informationspflicht): Übermittlung der Bestätigung der Einhaltung der technischen Anforderungen bei Schnellladepunkten an die BNetzA; § 4 Absatz 2 LSV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

[1] BNetzA; Elektromobilität: Öffentliche Ladeinfrastruktur: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/E_Mobilitaet/Ladesaeuleninfrastruktur.xlsx?__blob=publicationFile&v=6

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
4200	-5	59,50	0	-21	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				-21	

Die Betreiber von Schnellladepunkten sind nach der aktuellen LSV dazu verpflichtet, bei Inbetriebnahme eines Schnellladepunktes eine Bestätigung über die Einhaltung der technischen Anforderung bei Schnellladepunkten unaufgefordert an die BNetzA zu übermitteln. Nach der Novellierung der LSV sind die Betreiber von Schnellladepunkten nach § 4 Absatz allerdings nur noch nach Aufforderung der BNetzA zu einer Übermittlung der Bestätigung verpflichtet. Somit ist davon auszugehen, dass sich durch die Novellierung der LSV eine Reduktion des Erfüllungsaufwands ergibt.

Die Fallzahl ergibt sich hierbei aus der Anzahl der Schnellladepunkte, die jährlich in Betrieb genommen werden, sowie aus dem prozentualen Rückgang der Abfragen seitens der BNetzA. Laut einer Veröffentlichung der BNetzA[1] sind seit Januar 2021 bis jetzt jährlich rund 66 000 Schnellladesäulen in Betrieb genommen worden. Da durch die neue Verordnung nur noch für rund 30 Prozent (entspricht ca. 11 800) dieser Schnellladesäulen auf Aufforderung der BNetzA die Bestätigung übermittelt werden muss, ergibt sich für 4 200 Schnellladesäulen eine Reduktion des Erfüllungsaufwands. Somit ergibt sich für diese Vorgabe eine Fallzahl von 4 200.

Nach Angaben der BNetzA ist für das Übermitteln der Bestätigung für die Wirtschaft mit einem Zeitaufwand von 5 Minuten auszugehen.

Als Lohnsatz wird für diese Vorgabe der durchschnittliche Lohnsatz über alle Unternehmen für den Wirtschaftsbereich D der Energieversorgung von 59,50 Euro pro Stunde angesetzt.

Somit ergibt sich aus dieser Vorgabe für die Wirtschaft eine Reduktion des Erfüllungsaufwands von rund 21 000 Euro. (4200* (-5)) / 60 * 59,50 Euro = 20 825 Euro.

Vorgabe 4.2.3 (Informationspflicht): Preisangabe unter Verwendung eines Aufklebers o. Ä. an bis zum 13. April 2024 errichteten Schnellladepunkten; § 14 Absatz 3 PAngV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Auf den vor dem 13. April 2024 errichten Bestand an Schnellladesäulen von 50 kW und mehr wird die AFIR-Vorgabe einer dauerhaft sichtbaren Preisangabe der Ad-hoc-Ladepreise übertragen. Für die Bestandsladesäulen mit Display entsteht hierdurch kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. An Schnellladesäulen ohne Display muss allerdings künftig durch einen Aufkleber oder eine ähnliche dauerhaft sichtbare Lösung über die Ad-hoc-Preise informiert werden und die Preisangabe bei möglichen Preisänderungen angepasst werden. Bisher bestand für die Betreiber der betroffenen Schnellladesäulen ohne Display die Möglichkeit auf die Preise für das Ad-hoc-Laden z. B. durch das Aufkleben eines QR-Codes hinzuweisen. Diese QR-Code-Angabe ist jetzt durch eine konkrete Preisinformation durch einen Aufkleber oder eine ähnliche Lösung zu ersetzen. Damit die Betreiber diese Umstellung im Rahmen regulärer Servicearbeiten vornehmen können, wird für das Inkrafttreten dieser Vorgabe eine Übergangsfrist von zusätzlichen 3 Monaten über das Inkrafttreten der Änderungsverordnung hinaus eingeräumt. So werden zusätzliche Fahrten und Bürokratiekosten vermieden.

Durch den Wechsel von Aufklebern für den QR-Code auf Preisaufkleber entstehen Sachkosten, die allerdings den bisherigen Kosten entsprechen dürften, da davon auszugehen

ist, dass auch die QR-Code-Aufkleber regelmäßig aufgrund von Witterungseinflüssen, Verschmutzungen oder Beschädigungen erneuert werden müssen.

Bisher gelten die Preise für punktuelles Laden längerfristig und unterliegen keinen größeren Schwankungen, daher kann die Preisangabe nach der erstmaligen Umstellung von einem QR-Code-Aufkleber auf einen Aufkleber mit Preisangaben auch weiterhin im Rahmen regelmäßiger Servicemaßnahmen einmal jährlich erfolgen.

Insgesamt ändert sich der Erfüllungsaufwand durch die Änderung der PAngV also nicht.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe 4.3.1: Übermittlung von weiteren statischen Daten an die BNetzA; § 4 Absatz 1 Satz 1

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands [des Bundes]:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
0	0	0	0	0	13
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				13	

Veränderung des einmaligen Erfüllungsaufwands [des Bundes]:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
0	0	0	0	0	53
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				53	

Analog der Vorgabe 4.2.1 der Wirtschaft fällt auf Seiten der Verwaltung ebenfalls ein Aufwand für das Prüfen und Plausibilisieren der von den Betreibern übermittelten Daten an. Aufgrund von technischen Neuerungen und schnelleren Verfahren ist hierfür deshalb auch auf Seiten der Verwaltung von einer Reduktion des Zeitaufwands auszugehen. Allerdings sollen von Seiten der BNetzA weitere statische Daten erhoben werden, weshalb sich laut BNetzA der Zeitaufwand für diese Vorgabe insgesamt nicht ändern wird.

Somit führen die gesetzlichen Änderungen nicht zu einer Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands hinsichtlich der Personalkosten.

Laut Angaben der BNetzA fällt für diese Vorgabe allerdings ein Bedarf an IT- Sachmitteln an. Dieser beziffert sich in einem jährlichen Sachkostenaufwand von rund 13 000 Euro und ein einmaligen Sachkostenaufwand von rund 53 000 Euro.

Vorgabe 4.3.2: Übermittlung der Bestätigung der Einhaltung der technischen Anforderungen bei Schnellladepunkten an die BNetzA; § 4 Absatz 2 LSV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands [des Bundes]:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
0	0	0	0	0	7
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				7	

Veränderung des einmaligen Erfüllungsaufwands [des Bundes]:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
0	0	0	0	0	27
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				27	

Analog der Vorgabe 4.2.2 der Wirtschaft fällt auf Seiten der Verwaltung ebenfalls ein Aufwand für das Prüfen und Plausibilisieren der von den Betreibern übermittelten Daten an. Dadurch, dass fortan nur noch auf Aufforderung der BNetzA Bestätigungen von den Betreibern übermittelt werden müssen, reduziert sich auch für die Verwaltung der Aufwand für das Prüfen und Plausibilisieren der Bestätigungen. Im Gegenzug erhöht sich allerdings der zeitliche Bearbeitungsaufwand für die Verwaltung, da die Bestätigungen nicht mehr unaufgefordert, sondern erst nach gesonderter Aufforderung der BNetzA übermittelt werden. Somit ist laut Angaben der BNetzA davon auszugehen, dass die gesetzlichen Änderungen keine Auswirkungen auf eine Änderung des Zeitaufwands bei der BNetzA haben.

Daher führen die gesetzlichen Änderungen nicht zu einer Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands hinsichtlich der Personalkosten.

Laut Angaben der BNetzA fällt für diese Vorgabe allerdings ein Bedarf an IT- Sachmitteln an. Dieser führt zu einem jährlichen Sachkostenaufwand von rund 7 000 Euro und einem einmaligen Sachkostenaufwand von rund 27 000 Euro.

Vorgabe 4.3.3: Prüfung der Preisangaben an öffentlich zugänglichen Ladepunkten durch die zuständigen Preisbehörden der Länder (§ 14 PAngV):

Der Aufwand für den Vollzug der PAngV ändert sich aufgrund der Änderungen nicht. Die Aufgabe bestand im gleichen Umfang auch bereits vor der Änderung.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Regelungsfolgen

Keine.

VII. Befristung; Evaluierung

Von einer Befristung wird aus Gründen der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit abgesehen. Eine Befristung und umfassende Evaluierung auf nationaler Ebene ist im Übrigen auch

deswegen nicht vorgesehen, da die Europäische Kommission gemäß Artikel 24 Absatz 2 AFIR die Verordnung (EU) 2023/1804 bis zum 31. Dezember 2026 und danach alle fünf Jahre überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung bewertet die Europäische Kommission auch, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der von ihr erfassten Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Diese Überprüfung erstreckt sich auch auf die Wechselwirkung dieser Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union, einschließlich der Ermittlung etwaiger Bestimmungen, die aktualisiert und vereinfacht werden könnten, sowie der Aktionen und Maßnahmen, die ergriffen wurden oder ergriffen werden könnten, um den Gesamtkostendruck auf die betreffenden Wirtschaftszweige zu verringern. Im Rahmen der Analyse der Wirksamkeit dieser Verordnung durch die Europäische Kommission umfasst die Überprüfung auch eine Bewertung der Belastung der Unternehmen durch die AFIR. Die Kommission prüft gegebenenfalls, auf der Grundlage dieser Überprüfung einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung vorzulegen.

B. Besonderer Teil

Wegen des Anwendungsvorrangs des EU-Rechts sind die LSV und die PAngV seit Inkrafttreten der AFIR am 13. April 2024 in den sie betreffenden Bereichen automatisch unanwendbar. Die Bestimmungen, die in den mit dieser Änderung aufgehobenen Paragraphen und Absätzen der LSV und den jetzt durch die europäische Regelung abgedeckten Bereichen der PAngV enthalten sind (insb. solche zum einheitlichen Bezahlsystem beim punktuellen Aufladen sowie zu Preisangabenpflichten an öffentlich zugänglichen Normalladesäulen und neu errichteten Schnellladesäulen), werden nun abschließend in der AFIR geregelt.

Zu Artikel 1 (Änderung der Ladesäulenverordnung)

Zu § 1

Die AFIR ersetzt die bisherige Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) aus dem Jahr 2014. Der Verweis auf die AFID wird daher auf die geltende AFIR aktualisiert.

Zu § 2

Die Definitionen der LSV werden an die der AFIR angepasst, um eine EU-weit einheitliche Anwendung der europäischen Vorgaben zu gewährleisten.

Zu § 4 Absatz 1

Betreiber müssen der BNetzA wie bisher die Inbetriebnahme, Außerbetriebnahme und den Betreiberwechsel von Ladepunkten elektronisch anzeigen.

Statische Daten zu öffentlich zugänglichen Ladesäulen sind zentral für den Registrierungsprozess bei der BNetzA und unerlässlich, damit die BNetzA ihre Kontroll- und Sanktionsbefugnisse aus der LSV vollumfänglich wahrnehmen kann.

Schließlich wird klargestellt, dass sowohl der alte als auch der neue Betreiber des Ladepunktes den Betreiberwechsel bei der BNetzA unverzüglich anzeigen müssen. Damit wird vermieden, dass sich bei einem Betreiberwechsel weder der alte noch der neue Betreiber bei der BNetzA meldet.

Zu § 4 Absatz 2

§ 4 Absatz 2 sieht vor, dass der Betreiber eines Ladepunkts die Einhaltung der technischen Anforderungen nach § 3 bei Inbetriebnahme oder während des Betriebs von Ladepunkten nur noch auf Verlangen der Regulierungsbehörde durch Beifügung geeigneter Unterlagen nachzuweisen haben. Bisher musste der Betreiber eines Schnellladepunkts diesen Nachweis in jedem Fall erbringen.

Zu § 5

Auf der Grundlage von § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 des Energiewirtschaftsgesetzes wird in der LSV geregelt, dass die BNetzA auch die Einhaltung der Vorgaben der AFIR für Ladesäulen überwachen und ggf. Verstöße ahnden kann. Das der BNetzA hierfür zur Verfügung stehende Instrumentarium (Überprüfung, Nachweiserbringung, Nachrüstung, Betriebsuntersagung) bleibt unverändert.

Zu Artikel 2 (Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen)

Die Änderungen der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen passen die dort enthaltenen Verweise an die geänderte LSV an. Um zu vermeiden, dass der Verweis auf § 2 Nummer 1 LSV wegen dessen ersatzloser Streichung ins Leere geht, wird nun direkt auf den gleichlautenden § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) verwiesen.

Zu Artikel 3 (Änderung der Preisangabenverordnung)

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

In Nummer 1 wird zur Klarstellung und besseren Unterscheidung die Lieferung von Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes gesondert erwähnt. Auf die Begründung zu Nummer 2 Buchstabe a zu § 14 Absatz 1 wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe c

In den Nummern 10 bis 13 werden aufgrund der Neuregelungen in § 14 Absatz 3 PAngV verschiedene Definitionen rund um das Thema elektrisches Laden von Elektromobilen aufgenommen. Bisher wurde in diesem Zusammenhang in § 14 (alt) auf die LSV verwiesen. Durch die neuen Vorgaben der AFIR entfällt diese Option. Es werden daher jetzt die Begriffsbestimmungen „Ladepunkt“, „punktuelles Aufladen“ sowie „Betreiber eines Ladepunktes“ ergänzt und auf die entsprechenden Definitionen in der AFIR Bezug genommen. Die Definition „öffentlich zugänglicher Ladepunkt“ erfolgt analog der Definition in der LSV-neu.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

In § 14 Absatz 1 wird zur Klarstellung und besseren Unterscheidung die Lieferung von Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes ergänzt. Ladestrom war auch bisher bereits erfasst, aber aufgrund der Betrachtung des Ladepunktes bzw. der Ladesäule als Endverbraucher in Sinne des Energiewirtschaftsgesetzes erhöht die explizite

Nennung die Rechtsklarheit. Zudem ermöglicht dies, in Absatz 2 die notwendige Unterscheidung zwischen leitungsgebundenen Angeboten und Ladestrom vorzunehmen.

Zu Buchstabe b

In § 14 Absatz 2 findet sich jetzt die Preisangabenpflicht für zusätzliche leistungsabhängige oder nicht verbrauchsabhängige Preise im Zusammenhang mit leitungsgebundenen Angeboten von Elektrizität, Gas, Fernwärme oder Wasser. Das Angebot von Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes ist von Absatz 2 nicht erfasst, da eine vergleichbare Regelung hierzu mit den Vorgaben der AFIR zur Erhebung und Angabe sonstiger Preiskomponenten und der Regelung in § 14 Absatz 3 nicht vereinbar wäre.

In § 14 Absatz 3 wird die bisher in Absatz 2 enthaltene Pflicht zur Preisangabe für öffentlich zugängliche Ladepunkte auf Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt oder mehr, die bis zum 13. April 2024 errichtet wurden, verkürzt. § 14 Absatz 2 (alt) ist aufgrund der in der AFIR neu geschaffenen Vorgaben zu Preisangaben für das punktuelle Aufladen von Elektromobilen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten zu ändern. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ab dem 13. April 2024 die Regelungen in Artikel 5 Absatz 4 AFIR für Preisangaben an allen öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit einer Leistung bis zu 50 Kilowatt unmittelbar gelten. Nationale Regelungen hierfür sind also weder notwendig noch zulässig. Die Vorgaben aus Artikel 5 Absatz 4 AFIR zu Preisangaben an Ladepunkten mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt und mehr finden dagegen nur auf die ab dem 13. April 2024 errichteten Ladepunkte unmittelbar Anwendung. Eine Regelung zu früher errichteten Schnellladepunkten mit diesen Kapazitäten (Bestandsladesäulen) beinhaltet die AFIR nicht. In § 14 Absatz 3 werden die Regelungen der AFIR für die Preisangaben für punktuelles Laden an öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit einer Ladeleistung von 50 Kilowatt oder mehr auf den Bestand der Ladepunkte, die bis zum 13. April 2024 in Deutschland errichtet wurden, übertragen. Die Übernahme der Regelung vermeidet Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Anbietern aufgrund unterschiedlicher rechtlicher Vorgaben für bestehende und künftig zu errichtende Ladepunkte. Außerdem gewährleistet eine einheitliche, transparente und entsprechend den Vorgaben der AFIR zu den Ladeleistungen der Ladepunkte erfolgende Preisangabe eine verbraucherfreundliche Information der Nutzerinnen und Nutzer von Elektromobilien. Verbraucher sollten nicht in Abhängigkeit vom - ihnen regelmäßig nicht bekannten - Errichtungszeitpunkt einer Schnellladesäule unterschiedliche dargestellte und verfügbar gemachte Preisinformationen erhalten. Auch sollten die anwendbaren Preiskomponenten übereinstimmen.

Der Anbieter hat zur Information der Verbraucher vor Beginn des punktuellen Aufladens für die zu liefernde Elektrizität den Preis pro Kilowattstunde sowie - soweit zutreffend - die Nutzungsgebühr für eine lange Belegung des Ladepunktes als Preis pro Minute anzugeben. Diese Angaben haben für die Verbraucher dauerhaft sichtbar am Ladepunkt zu erfolgen, also z.B. über ein vorhandenes Display oder einen Aufkleber. Eine Angabe, die entsprechend der bisherigen Regelung der PAngV unter Nutzung z. B. einer registrierungsfreien und kostenlosen mobilen Webseite oder eine Abrufoption für eine Anzeige auf dem Display eines mobilen Endgerätes erfolgt, genügt den Vorgaben für die Preisangaben beim punktuellen Laden an Schnellladesäulen nicht mehr.

Deutschland macht auch für die bis zum 13. April 2024 in Deutschland errichteten Schnellladesäulen mit einer Leistung von 50 Kilowatt und mehr für das punktuelle Laden von der in Erwägungsgrund 33 der AFIR vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch, gemäß der Richtlinie 98/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 1998 über den Schutz der Verbraucher bei der Angabe der Preise der ihnen angebotenen Erzeugnisse für das Laden von Elektrizität an öffentlich zugänglichen Ladepunkten als Einheit für den Arbeitspreis die Kilowattstunde festzulegen.

Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 AFIR sieht vor, dass an ab dem 13. April 2024 öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit einer Ladeleistung von 50 kW oder mehr der vom Betreiber

berechnete Ad-hoc-Preis für punktuelles Laden auf dem Preis pro kWh für den gelieferten Strom beruht. Darüber hinaus können die Betreiber dieser Ladepunkte eine Nutzungsgebühr als Preis pro Minute erheben, um eine lange Belegung des Ladepunkts zu verhindern. Diese Regelung wird, wie oben dargestellt, mit § 14 Absatz 3 auf den Bestand dieser Schnellladesäulen übertragen.

Da die Ladeinfrastruktur insgesamt nutzerfreundlich gestaltet sein soll, um die Akzeptanz der Elektromobilität zu erhöhen, sollte sich die Nutzbarkeit der Ladeinfrastruktur möglichst am Nutzerverhalten und an den Nutzerbedürfnissen orientieren. Die Erhebung von Nutzungsgebühren, um ein längeres Belegen des Ladepunktes, also quasi ein Blockieren des Ladepunktes durch Parken, zu verhindern, erscheint aus Nutzersicht eher kundenunfreundlich, insbesondere wenn der Anbieter keinen Maximalbetrag dieser Nutzungsgebühr festgelegt hat. Die Europäische Kommission hat sich in einem Guidance-Dokument zur AFIR vom 12. April 2024 zur Zulässigkeit und Verhältnismäßigkeit von Nutzungsgebühren im Zusammenhang mit dem Laden von Elektromobilen sowie zur gewünschten Vergleichbarkeit der Preise für das Ad-Hoc- und das vertragliche Laden geäußert. Die Bundesregierung stimmt inhaltlich mit den vorgenommenen Erwägungen überein. Sie ist sich der Tatsache bewusst, dass eine endgültige Entscheidung über die Auslegung der AFIR im Streitfall durch den Europäischen Gerichtshof erfolgt.

Die Europäische Kommission hält die Berechnung einer Nutzungsgebühr als Preis pro Minute parallel zum Strombezug für unzulässig. Damit dürften auch Preise in Form einer Mischkalkulation aus den Kosten des Ladestroms und einer Nutzungsgebühren berechnet auf Minutenbasis unzulässig sein. Ein solcher Preis wäre auch mit der getrennten Angabe des Preises für den Strombezug in Kilowattstunden nicht vereinbar.

Nutzungsgebühren dürften somit, wie von der Europäischen Kommission ausgeführt, erst nach Beendigung des eigentlichen Ladevorgangs erhoben werden. Sie dürften außerdem nur unter der Voraussetzung verhältnismäßig sein, dass sie das übermäßig lange Belegen eines Ladepunktes verhindern, da Ladepunkte, an denen nicht oder nicht mehr geladen wird, schnellstmöglich anderen Nutzern mit Ladebedarf zur Verfügung stehen sollten. Nutzungsgebühren können die Motivation der Nutzer erhöhen, ihr Elektrofahrzeug zu bewegen. Die AFIR schafft daher mit der Option, unter bestimmten Voraussetzungen Nutzungsgebühren zu erheben, einen angemessenen Weg, die Zugänglichkeit der Ladeinfrastruktur für möglichst viele Nutzer zu öffnen, aber auch dem berechtigten Interesse der Betreiber von Ladepunkten bzw. Ladeinfrastruktur an einem wirtschaftlichen Betrieb und der Refinanzierung ihrer Investitionen durch Entgelte für die Belegung von Ladepunkten und die Verhinderung weiterer Ladevorgänge Rechnung zu tragen. Diese Lösung wird daher auf die bestehenden Ladepunkte übertragen.

Nicht sachgerecht erscheint die Erhebung einer Nutzungsgebühr zum Beispiel an Normalladepunkten mit vglw. geringer Ladeleistung nach wenigen Stunden, wenn der Anbieter die kapazitätsgerechte Ladung eines Elektrofahrzeugs innerhalb dieser Zeit nicht gewährleisten kann.

Auch zu Zeiten, in denen Fahrzeuge typischerweise länger abgestellt und nicht mehr umgeparkt werden, also nachts oder an Feiertagen, erscheint die Erhebung von Nutzungsgebühren unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit kaum akzeptabel. Die Erhebung von Nutzungsgebühren in der Nachtruhe-Zeit von 22 bis 6 Uhr wäre zumindest in Wohngebieten lebensfremd und nicht zumutbar. Nächtliche Nutzungsgebühren an Normalladepunkten würden zudem die nutzerfreundlichsten und netzschonendsten Anwendungsfälle des Ladens unattraktiv machen. Auch ist an solchen Standorten nachts nicht in gleichem Maße wie tagsüber mit einer schnellen Wiederbelegung der Normalladepunkte zu rechnen, so dass es regelmäßig nicht zu einer überlangen Belegung im Sinne eines Blockierens kommt. Anders dürfte dies bei Schnellladesäulen oder Autobahnstandorten zu beurteilen sein.

In Absatz 4 werden die bisherigen Vorgaben für Mengen- und Arbeitspreis fortgeschrieben. Auf die Begründung zu Nummer 2 Buchstabe a wird hingewiesen. Unter die Vorgabe der Preisangabenpflicht des Arbeitspreises in Kilowattstunden fallen aufgrund der Nutzung der Mitgliedstaatenoption des Erwägungsgrundes 33 AFIR neben den in § 14 Absatz 3 geregelten Fälle auch alle durch die AFIR in Artikel 5 Absätze 4 und 5 erfassten Preisangaben für punktuelles und vertragliches Laden für die Abgabe von Elektrizität unter Nutzung eines öffentlich zugänglichen Ladepunktes.

Zu Nummer 3

Aufgrund der Änderungen in § 14 und der Nennung eines Normadressaten in allen Absätzen können künftig Verstöße gegen alle Absätze geahndet werden. Die bisherige Aufzählung einzelner Absätze von § 14 kann daher in § 20 Nummer 1 gestrichen werden.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Zu Absatz 1

Mit Erlass der Rechtsakte gemäß Artikel 20 Absätze 6 und 7 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU in der jeweils geltenden Fassung wird das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz eine Überprüfung und erforderlichenfalls Änderung der Ladesäulenverordnung vornehmen. Die Überprüfung und Anpassung der Ladesäulenverordnung ist erforderlich, um Rechtskonformität mit der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe herzustellen. Mit Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 20 Absätze 6 und 7 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ist eine Prüfung und gegebenenfalls Anpassung der Ladesäulenverordnung insbesondere mit Hinblick auf eine zentralisierte und effiziente Datenbereitstellung notwendig.

Zu Absatz 2

Die Preisangabenpflicht nach § 14 Absatz 3 PAngV sieht jetzt eine dauerhaft sichtbare Preisinformation zu den Preisbestandteilen des punktuellen Ladens an öffentlich zugänglichen Ladepunkten vor, die bis zum 13. April 2024 in Deutschland errichtet wurden. Für Ladepunkte, die über ein Display verfügen, entsteht kein Umstellungsaufwand. Damit Betreiber von betroffenen Schnellladesäulen ohne Display ihre Ladepunkte mit einem Aufkleber oder einer ähnlichen Lösung im Rahmen regulärer Servicearbeiten versehen können, wird hierfür eine Übergangsfrist von zusätzlichen 3 Monaten über das Inkrafttreten der Verordnung hinaus eingeräumt, um Bürokratiekosten zu vermeiden.